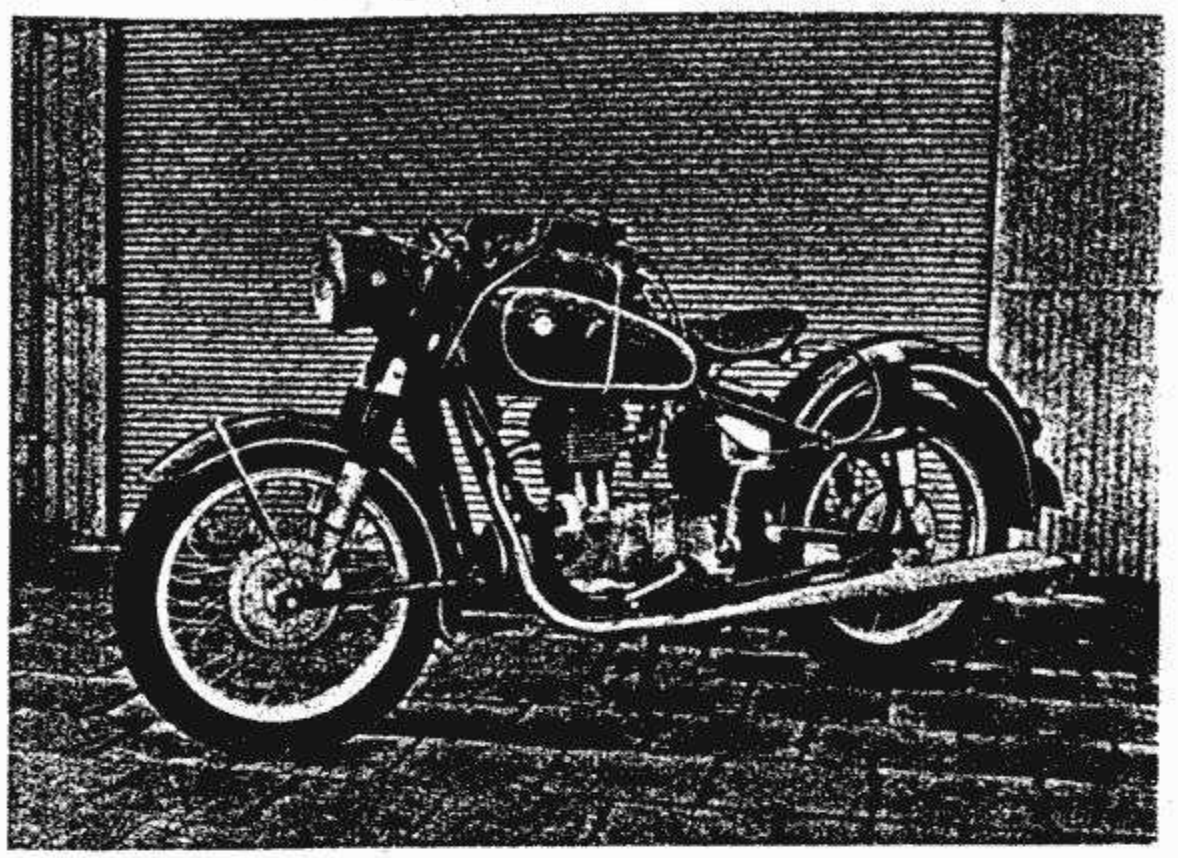
das MOTORRAD testet BMW R 26



BMW R 26 mit angeschlossenem Fahrtschreiber.

In der Nummer 24, Jahrgang 1924, taucht im MOTORRAD in einem Artikel über die damalige Motorradausstellung in Berlin auf Seite 516 zum ersten Male eine kurze Beschreibung und ein Bild der 250er Einzylinder-BMW auf. Die Maschine besaß bereits die noch heute gültigen Baugrundsätze: Kardanantrieb, angeblocktes Getriebe, weithin glattflächiger Motor-Getriebeblock ohne Winkel und Ecken, Längsläufer. Die Leistung des Viertaktmotors mit hängenden, durch Stoßstangen bewegten Ventilen wurde mit 6,5 PS angegeben (1940, R 23, 10 PS), die Höchstgeschwindigkeit in damals üblicher Weise mit ca. 100 km/h genannt.

„Das neue Einzylindermodell von BMW mit 250 ccm Zylinderinhalt war eine der Überraschungen der Ausstellung. Konstruktiv ist es hervorragend durchgebildet, doch kann man sich des Eindruckes nicht erwehren, also ob es für seine Motorenklasse ein wenig anspruchsvoll gehalten ist und die Höhe seines Preises ein klein wenig hindernd auf seine Verbreitung zurückwirken wird. Für den unbefangenen Beschauer war es jedenfalls eine der schönsten Konstruktionen der Ausstellung . . ."

schrieb das MOTORRAD vor 34 Jahren dazu.

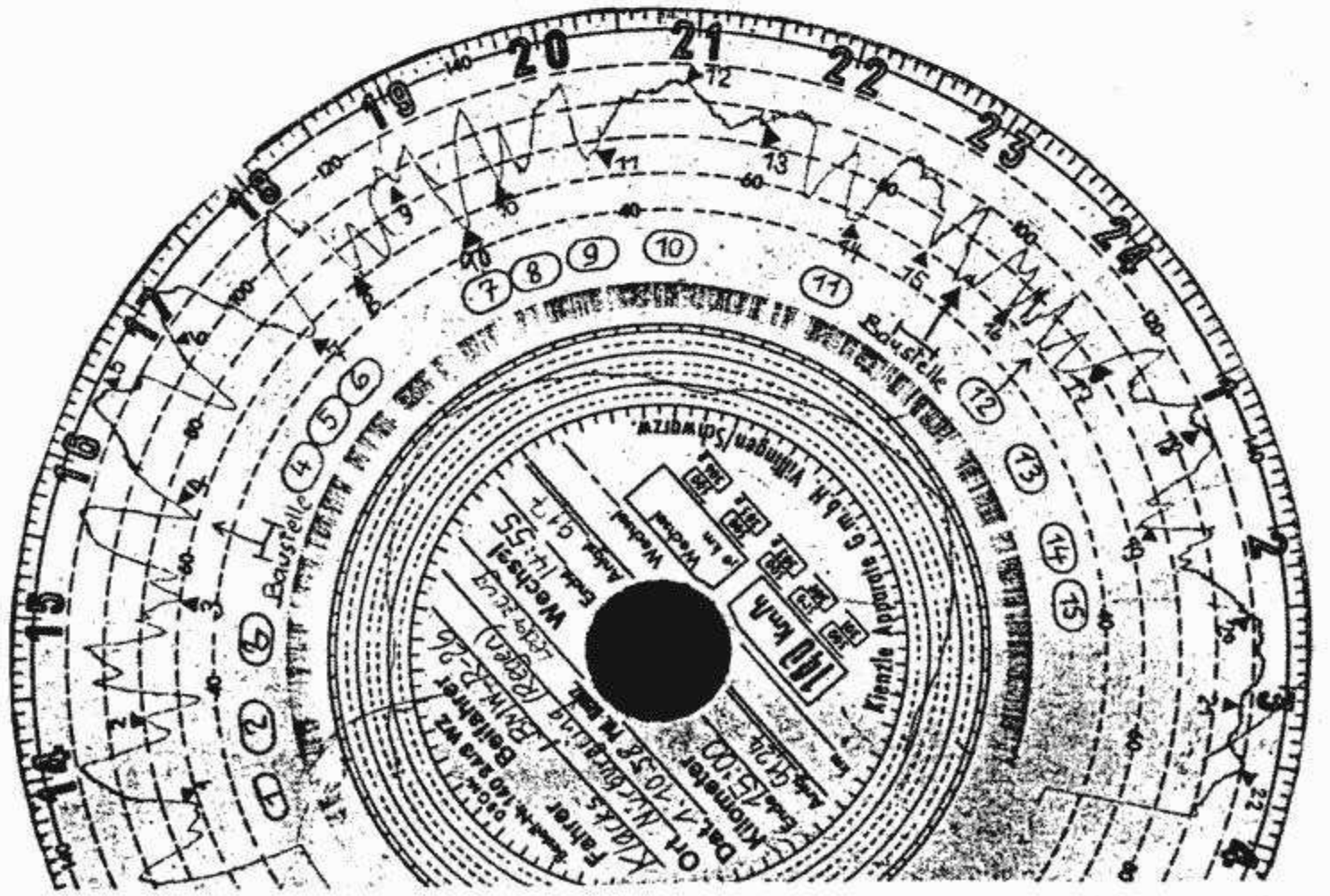
Es gibt bei uns in Deutschland fast keine Maschine mehr, deren Grundanlage bis heute erhalten geblieben ist und die im Laufe der Zeit erst langsam aber dafür stetig ohne Seitenblicke auf modische Richtungen weiterentwickelt worden wäre. BMW hat von Anfang an diese Linie gehalten und sich niemals auf seinem Weg beirren lassen. Nach dem Kriege erschien 1949 zunächst die R 24 wieder, daraus entstand 1950 die R 25 bis zur R 25/3. Längst waren 250er Maschinen mit höherer Leistung und mit Schwingenfahrwerk auf dem Markt, als 1956 endlich mit der R 26 auch dieser Anschluß erreicht wurde. Es paßt ganz in die BMW-Richtung, daß man sich nicht nervös machen ließ und das Schwingenfahrwerk erst sehr spät in die Serie übernahm. 1952 erschien die Hinterradschwinge bei den Rennmodellen, 1953 in Hockenheim hatten die Solomaschinen die Vorderradschwinge. 1954 dachte man noch lange nicht daran, dieses Fahrwerk in die Serie zu übernehmen, man probierte weiter, wobei langsam die Werte gefunden wurden, nach denen dann 1955 das serienmäßige Schwingenfahrwerk der R 50 und der R 69 entstand. Damit hatte man bei den dicken Brocken die Tatsache beseitigt, daß — speziell bei R 68 — die Motoren schneller als die Fahrwerke waren. Die 13 PS der R 25 waren mit dem alten Fahrwerk immer noch auszunutzen, wenn also das neue Schwingenfahrwerk für die 250er in den Serienbau übernommen wurde, so bedeutete das eigentlich nur einen „erhöhten Fahrkomfort". Dennoch war es eine Notwendigkeit, weil 1956 eine 250er ohne Schwingen unverkäuflich geworden war, ganz abgesehen davon, daß die Konkurrenz mit weit höherer Motorleistung aufwarten konnte.

Es war nun aber im Fahrwerk der R 26 so viel drin, daß zum Wort vom erhöhten Fahrkomfort bald mehr Vorteile hinzukamen. Die Nürburgringrunden bei Regen und nasser Bahn mit Durchschnitten, die einer 250er mit weit stärkerem Motor gleichkommen, beweisen das ganz eindeutig. Ich glaube nicht, daß es in der 250er Klasse heute ein Motorrad gibt, bei dem Motor und Fahrwerk s o gut zusammenstimmen. Ich habe auch nicht geglaubt, daß man aus 15 PS so viel machen kann. Dies und die Tatsache, daß die R 26 inzwischen bei den Neuzulassungen ihre Konkurrenz übertroffen hat und die Spitze hält, hat uns bewogen, dem ersten Test über die R 26 einen zweiten folgen zu lassen.

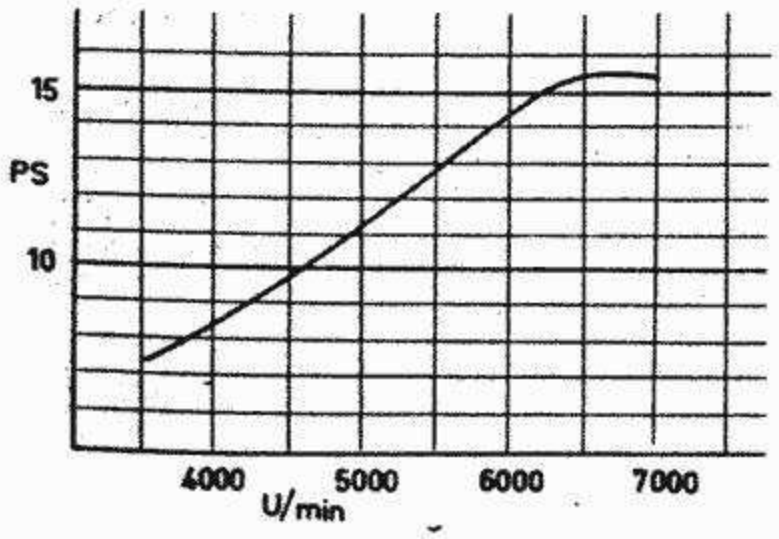
Die 13 PS der R 25/3 waren bei 5800 U/min erreicht. Die 15 PS der R 26 werden bei 6400 U/min erreicht. Gegenüber der R 25/3 ist der Einlaß vergrößert worden, 26 mm gegen 24 mm bei R 25/3. Die Verdichtung wurde von 7 auf 7,5 erhöht. Außerdem ist der Zylinderkopf anders, dessen Rippen jetzt größer und auf der linken Seite senkrecht versteift sind. Wer genau hinsieht, wird auch sehen, daß der R-26-Motor die Zündkerze auf der rechten Seite hat. Was bleibt von der Leistung nun übrig, wenn man nicht andauernd mindestens 5000 U/min drauf hat?

Klar, wenn man im vierten Gang mit 50 km/h durch die Gegend bummelt und plötzlich Vollgas aufzieht, schießt dies Motorrad beileibe nicht raketenartig davon. Aber wer läßt schon bei so einem Motor die Drehzahl so weit absinken? Nein, das hat man schnell heraus, daß das Temperament erst zum Vorschein kommt, wenn man oben in den höheren Drehzahlregionen

Fahrtschreiberblatt einer Nürburgring-Runde. Die Zahlen ▶ stimmen mit denen des Nürburgring-Diagrammes überein. (Umkreiste Zahlen = Streckenstellen mit besonderen Schwierigkeiten, kleine Zahlen an der Nadellinie = Kilometermarken.)



Leistungskurve des Motors.

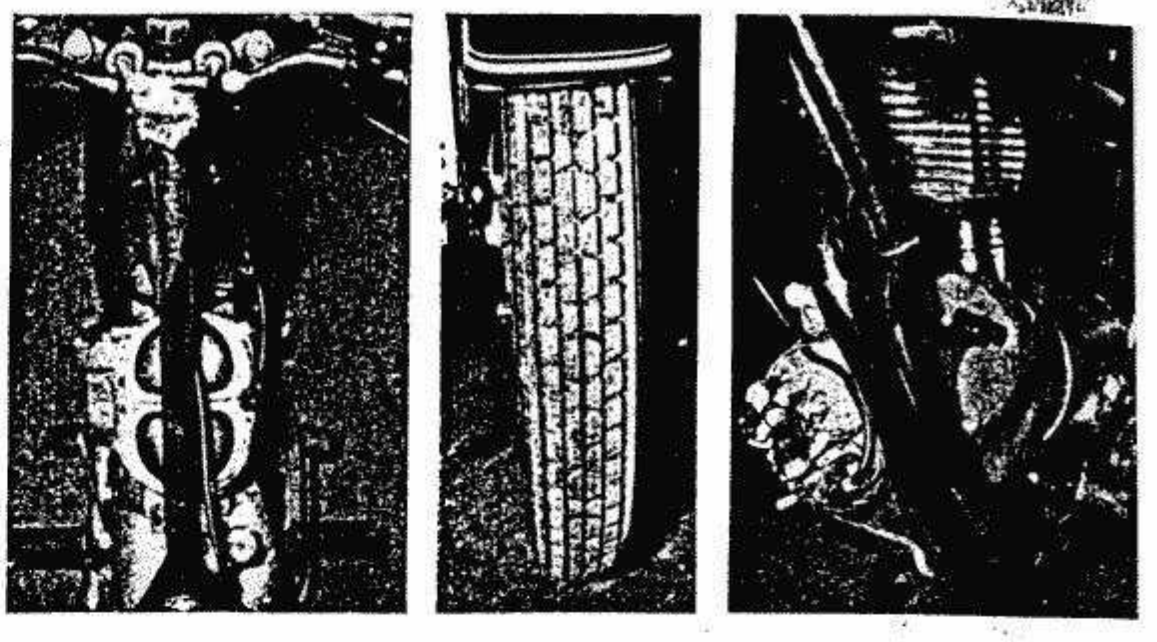


angelangt ist. Die große Schwungmasse läßt zwar ein wunderbar gleichmäßiges Promenadenbummeln ohne Rucken bei 40 km/h im vierten Gang zu — vornehm leise bubb-bubb-bubb über die Königstraße — aber sie braucht eben ihre Zeit, um von da aus auf höhere Drehzahlen zu kommen. Wenn sie aber da oben ist, möchte sie auch so schnell nicht wieder runter. Man muß sich angewöhnen, diese Eigenschaft auszunutzen. Wer nicht zu spät in den dritten Gang herunterschaltet — sagen wir äußerstens bei 75 km/h — wird beim Ansetzen zu einem Überholmanöver noch einen erstaunlichen Schwung erleben. Bis an die 95 km/h läßt sich der dritte Gang hochdrehen, und der vierte schließt wieder mit dem gleichen Schwung des Motors an. Man wird richtig nach vorn gerissen. Wer das heraus hat, wird mit der R 26 bald so schnell sein wie mit anderen Maschinen und 2 PS mehr.

Das Werk gibt neuerdings im Handbuch keine absolute Höchstgeschwindigkeit mehr an, sondern eine „höchstzulässige" Geschwindigkeit, die bei der Solomaschine für eine Person langliegend mit 128 km/h angegeben wird. Ich habe dieses Tempo in der Ebene nicht erreicht, es langte mit entsprechendem Anlauf immer gerade für etwas über 120 km/h und aufrecht sitzend mit Regenzeug knapp über ehrliche 105 km/h. Wessen R 26 nicht über 120 km/h (ehrliche — nicht Tachoangabe!) gehen sollte, darf also nicht denken, daß sein Schlitten nichts tauge. Diese „höchst zulässigen" 128 km/h sind das Tempo, das man der Maschine etwa im Gefälle noch zumuten darf, denn dabei dreht sie rund 7300—7600 U/min. Gleichermaßen soll der dritte Gang nicht über 90 (auf dem Tachometer ist die Marke bei 80 km/h aufgemalt), der zweite nicht über 60 (Tachomarke 55 km/h) und der erste nicht über 35 km/h (Tachomarke 30 km/h) hochgedreht werden. Bei Seitenwagenbetrieb liegen die Marken bei 20, 45, 65 und 90 km/h. Diese Marken sind nur eine Vorsichtsmaßnahme des Werkes und wurden natürlich bei den Testfahrten auf dem Nürburgring außer acht gelassen. Für die Fuchsröhre standen immer ehrliche 140 km/h auf dem Fahrtschreiber — das sind etwa 8000—8500 U/min! In der langen Steigung vom Kesselchen zum Karussell hinauf langte der dritte Gang bis knapp 100 km/h, wo das Ventilschnattern losging. Übrigens war es auffallend, wie weit unten der erste Gang liegt, was im Interesse der Bergbrauchbarkeit nur zu begrüßen ist. Die drei anderen Gänge liegen im Interesse schneller Straßenfahrt dicht zusammen. (Getriebestufung 1/1,77/2,63/3,4.)

Der Kardanantrieb hat natürlich große Vorteile, die durch Nachteile (z. B. fehlende Möglichkeit einer Änderung der Hinterradübersetzung, anders als durch Einbau der SW-Übersetzung) kaum beeinflußt sind. Um den Antrieb zu genügender Elastizität zu bringen, ist im Getriebe ein federndes Element vorgesehen, ein Kurvenstück, das von einer Feder gegen einen Mitnehmer auf dem Antriebszahnrad gedrückt wird und Stöße elastisch aufnehmen kann. Hinzu kommt der natürlich weit weniger Weg gebende elastische Vulcollan-Mitnehmer zwischen Getriebe und Kardanwelle. Heulen der Zahnräder im Hinterradantrieb kam nicht vor, man braucht sich praktisch um den ganzen Kram nicht zu kümmern. Nur alle 10 000 km würde ich die Ölfüllung (125 ccm, SAE 40) erneuern. Das ist übrigens eine Sache, die sehr oft vergessen und übersehen wird, und man muß nur staunen, daß man so wenig von Schäden am Hinterradantrieb bei den BMWs hört.

Die erste Testmaschine haben wir nicht auf dem Nürburgring gefahren, und so war ich mehr als gespannt, was da aus den 15 PS in dem schönen Fahrwerk zu machen sei. In der Woche vor dem Eifelrennen regnete es in



Links: Der Motor ist sehr schmal, erst das Getriebe geht in die Breite.

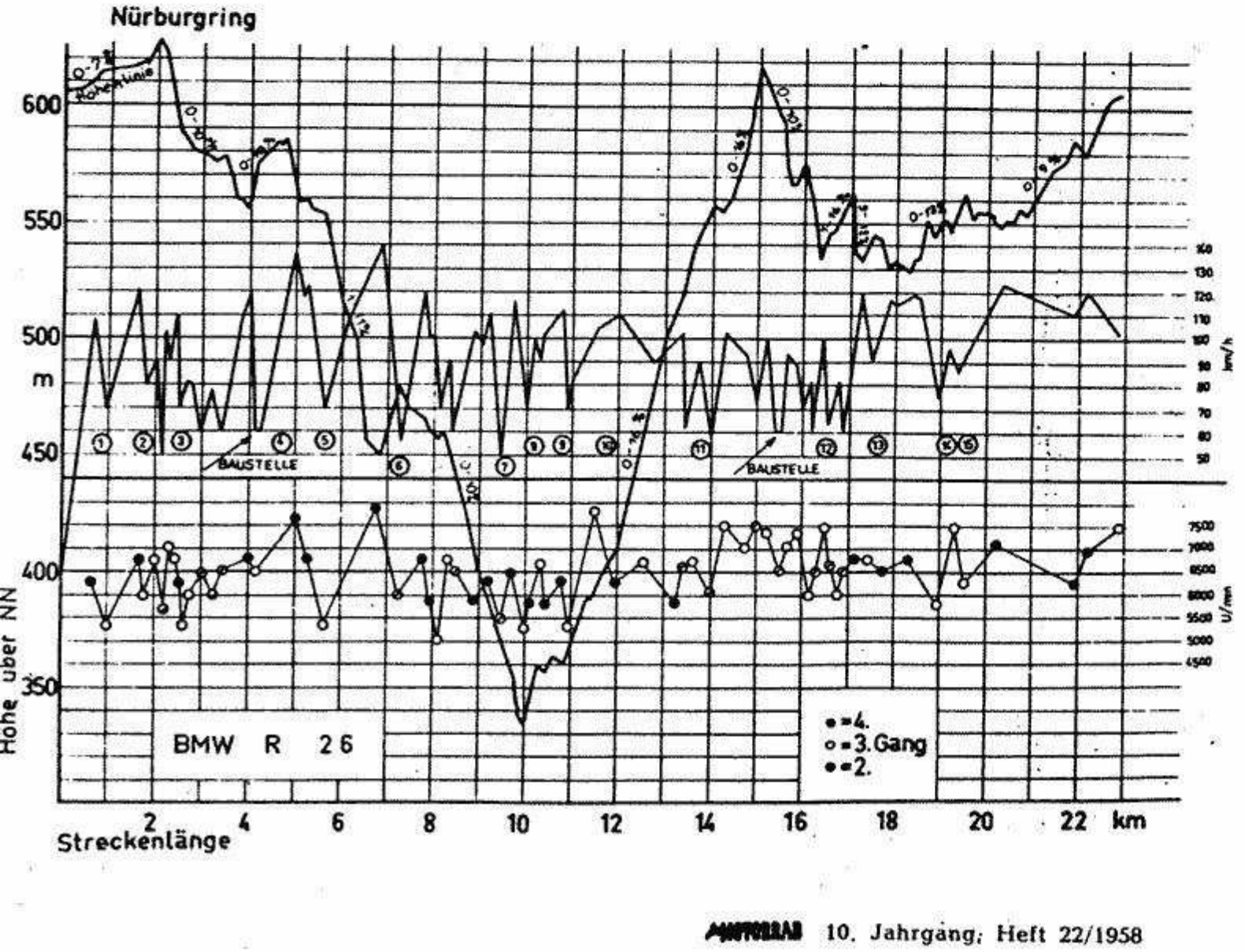
Mitte: Der Englebert J 55. An den Seiten sind ähnlich dem Conti-LB Längslamellen Nur gröber und nicht so tief. Sie nutzten beim Fahren auf dem Ring als erstes ab

Rechts: Das E-Werk ist gut zugänglich. Der Deckel dazu hat übrigens einen Entlüfter Vor dem Nockenwellenantrieb und senkrecht unterm Zylinder ist der Motor in Gumm aufgehängt.

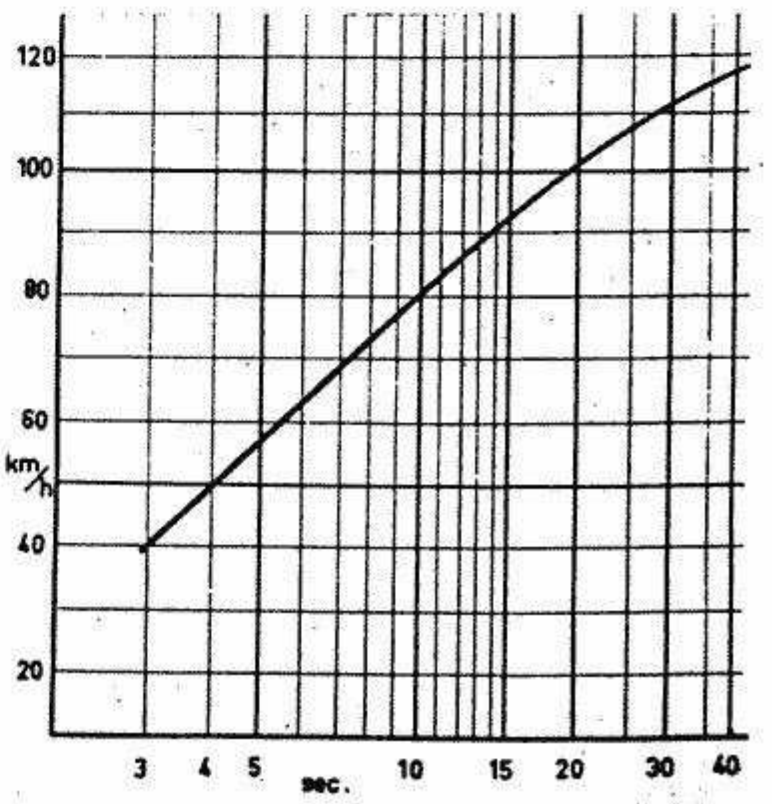
allen Tonlagen, die Straße war naß, an einigen Stellen — z. B. Ausgang Brünnchen — durch den Reifenabrieb vorhergehender Rennen und der seit Wochen dort herumsausenden VW-Versuchswagen sogar ein wenig schlüpfrig, und zum Überfluß gab es auch noch zwei Baustellen am Flugplatz und hinter der Hohen Acht am Wippermann. Und das alles war gut so, obwohl ich zuerst nicht glaubte, unter diesen Umständen zu verwertbaren Diagrammen zu kommen. Zu meinem wirklich großen Erstaunen kamen aber Durchschnitte heraus, die zwischen 88 und 90 km/h liegen, und für einige ganz scharfe Versuche zeigen die Fahrtschreiber-Blätter sogar Durchschnitte über 90 km/h. Für nur 15 PS und 610 kg Gewicht bei den Streckenverhältnissen viel. Untersuchen wir, woran das liegt:

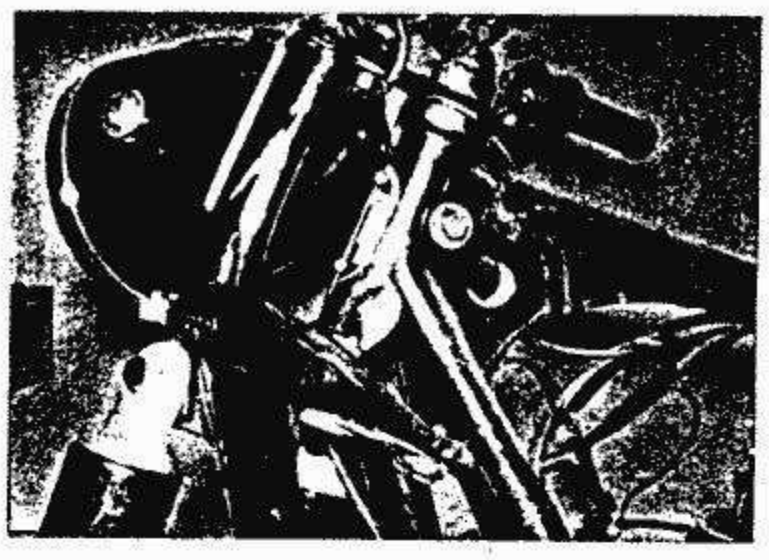
Trotz der Nässe war es möglich, die Kurven noch ziemlich schnell zu durchfahren, die Räder blieben am Boden, es gab keine seitlichen Schlenker. (Reifen Englebert J 55.) Außerdem habe ich vor Kurven das Gas genausolang stehenlassen können wie sonst bei trockener Straße. In der Abfahrt hinter Kallenhard am Wehrseifen vorbei nach Breidscheid runter zeigt das Diagramm zum Beispiel auf den geraden Stücken 120, 100 und 90 km/h, in den engen Kurven am Kallenhard 65 und 60, im Schlängelstück vorm Wehrseifen 100, 110 und 90, in der Wehrseifen-Ecke selbst 55 minimal, Brücke Breidscheid runtergebremst von 110 auf 90, Aufstieg Exmühle 70 km/h. Der Gewinn an Zeit liegt in diesem Abschnitt im Schlängelstück zwischen Kallenhard und Wehrseifen, wenn man das Blatt mit dem einer gleichstarken Maschine (nennen wir sie Maschine A) bei ähnlichen Witterungsverhältnissen vergleicht. Mit diesem Motorrad kam man nur auf 90 und 85, das Abbremsen vor der Wehrseifen-Ecke ging nur stufenweise. Siehe da, vor der Arembergkurve war es ähnlich! Also sind's die Bremsen. Die R 26 hat die besseren. Nun der Vergleich bei trockener Straße und Sonne mit einer stärkeren Maschine der gleichen Klasse (nennen wir sie Maschine B): 110—100 km/h, und die Wehrseifenbrücke ebenso glatt angebremst, Aremberg genauso. Aber trokkene Bahn! — Unterschiede in den Rundenschnitten: R 26 91,2 km/h, Maschine A 84,2 km/h, Maschine B 97,1 km/h (Maschine A 15 PS, Maschine B 18 PS).

Höhendiagramm des Nürburgringes mit eingetragenem Fahr- und Drehzahlverlauf der R 26. Die umkreisten Zahlen bedeuten besonders schwere Streckenstücke. 1 = Südkehre, 2 = Nordkurve, 3 = Hatzenbach Eingang, 4 = Schwedenkreuz, 5 = Aremberg und Fuchsröhre, 6 = Adenauer Forst, 7 = Wehrseifen-Ecke, 8 = Breidscheid, 9 = Bergwerkkurve, 10 = Anstieg zum Karussell (Kesselchen), 11 = Kurve Hohe Acht, 12 = Brünnchen, 13 = Pflanzgarten, 14 = Schwalbenschwanz, 15 = Döttinger Höhe.

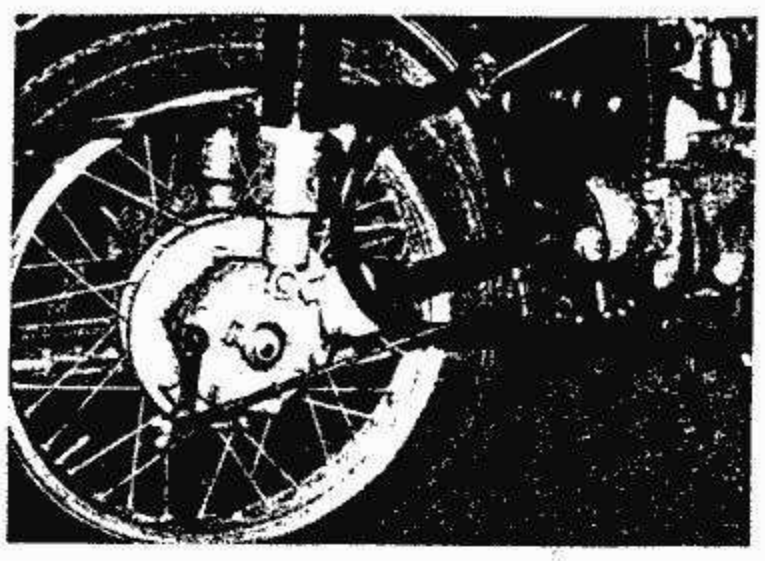


Beschleunigung der R 26.

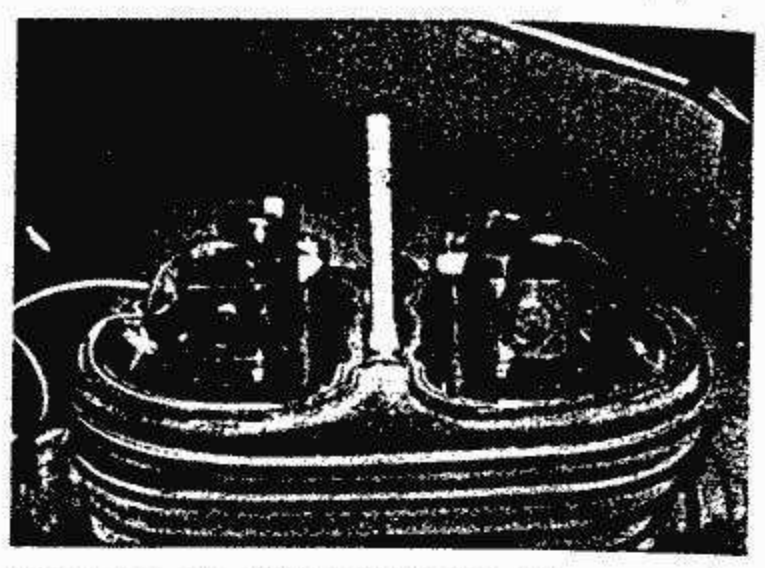




Steuerkopfpartie. Unterm Steuerkopf eine kräftige Gabelbrücke, Gabelholme hoch abgebogen, ovale Rohrform in der Biegung. Das obere Rahmenrohr ist mit den unteren beiden Rohren durch eine Versteifung verbunden. Absolut verwindungsfreier Rahmen.



Die Schwinge ist sehr breit in einem Rohrbogen gelagert, der die beiden unteren Rahmenrohre verbindet. Feder und Stoßdämpfer sind von unten in eine mit dem Rahmenbogen fest verbundenen Hülse eingeschoben. Im Gelenk ist die Vulcolan-Scheibe abgedeckt.



Wenn man den Zylinderkopfdeckel abgenommen hat, kommt man sehr bequem an die Einstellmuttern des Ventilspieles. Bei der Demontage des Kopfes kann man nach Lösen der Haltemuttern gleich die Kipphebellagerböcke abnehmen.

Im Metzgesfeld ist eine sanft beginnende Linkskurve, die langsam enger wird. Normalerweise kann man da mit einer gut liegenden Maschine bei trockener Bahn mit 120 km/h durchgehen, bei Nässe dürften es 100 bis 90 km/h sein. Machen wir wieder einen Vergleich: Maschine A muß hier auf den Wellen in Schräglage bei Nässe bis auf 85 km/h heruntergebremst werden, schön sacht, nicht knallig. Maschine B bei trockener Bahn auf 110 km/h. Die R 26 ging da bei Nässe aus 120 km/h kurz abgebremst nur bis 100 km/h herunter und kann gleich wieder bis zum scharfen Linkseingang in den Kallenhard auf 105 km/h beschleunigt werden. Das Abbremsen der ersten Kurve geschieht kurz und ohne Schlenker. Kurvendurchgang mit 70 km/h (Maschine B bei trockener Bahn 75 km/h). So geht das um den ganzen Ring herum, und einwandfrei ist abzulesen, daß man mit diesem Fahrwerk bei Nässe beinahe ebensoviel wagt, wie mit den Vergleichsmaschinen bei trockener Straße. Ja, ich möchte daraus den Schluß ziehen, daß die Fahrleistung der stärkeren Vergleichsmaschine B ebenbürtig ist.

Wobei sich fast automatisch die Frage einstellt, was aus diesem Motorrad noch herauszuholen wäre, wenn der Motor auf 18 oder gar 20 PS gebracht würde. Wie selten kommt es vor, daß man die Feststellung trifft, daß ein Fahrwerk mehr als der Motor kann!

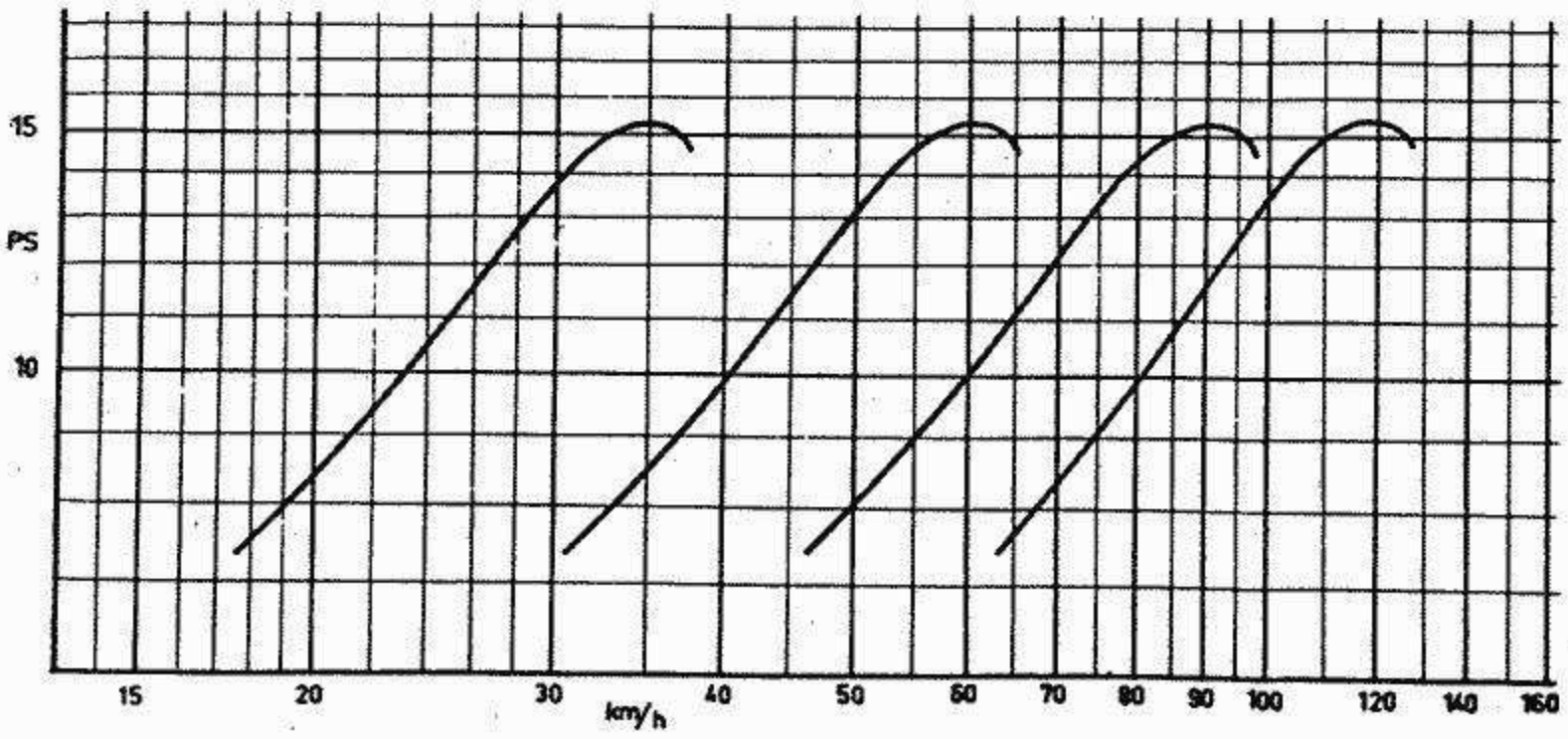
Es ist gut, daß sich der R-26-Motor auf dem Nürburgring so widerstandsfähig zeigte, er lief nach 22 scharfen Runden absolut ruhig und gleichmäßig und zeigte keinerlei Ölspuren. Verbrauch für die 500 km: 5,1/100 und nicht ganz ½ Liter Öl. (Was auf dem Ring ganz normal ist.) Das Werk gibt als Ölverbrauch 0,5 bis 1 Liter auf 1000 km an, wozu man wissen muß, daß die Ölmenge in der Ölwanne für den Motor 1,25 Liter beträgt. Man sollte sich daher g r u n d s ä t z l i c h angewöhnen, bei jeder Tankpause einmal nach dem Ölstand zu sehen, denn nach 300 Kilometern (Tankfüllung 15 Liter einschließlich 1,5 Liter Reserve), die man bei ziviler Fahrweise mit einer Tankfüllung schaffen kann, ist im Extremfall ⅓ Liter Öl weg! Bei normaler Fahrweise müßte man mit einem Verbrauch von ca. 4 Liter auf 100 km rechnen und einem Ölverbrauch unter 0,5 Liter auf 1000 km. Zur Nachprüfung des Ventilspieles und zum Einstellen der Ventile braucht man den Tank nicht herunterzunehmen, auch kann man den Zylinderkopf wie in alten Zeiten abnehmen, ohne den Motor ausbauen zu müssen. Ebenso gut zugänglich sind der Vergaser, der Luftfilter und das E-Werk. Durch die Ansauggeräuschdämpfung und den mächtigen Auspufftopf ist der Motor extrem leise. Es ist im Stadtverkehr also immer damit zu rechnen, daß man von anderen nicht gehört und damit auch nicht gesehen wird — eine für Anfänger schwer vorstellbare, aber besonders gefährliche Tatsache. **Auch die R 26 bestätigt eben wieder den Eindruck, den alle BMW-Modelle machen: Es sind nicht nur sauber und solide hergestellte Maschinen, sondern auch so ziemlich die kultiviertesten Motorräder, die es gibt.**

Ich möchte aber auch nicht vergessen zu sagen, daß unsere Testmaschine von 1956 stark vibrierte, daß aber die letzte Test-R-26 dahingegen nach meinem Eindruck nicht mehr Vibrationen zeigte, als das normal bei Einzylindermotoren unvermeidbar ist. Mich hat das nicht mehr gestört, allerdings probierte ich zu gleicher Zeit eine dicke englische Twin, die so stark schüttelte, daß ich froh war, nach drei Runden eine kleine Pause für meine Hände einlegen zu können. Aus diesem Grunde habe ich später den R-26-Motor fast als Labsal empfunden. Auf der BMW blieb man in jeder Hinsicht frisch, da waren zehn Runden an einem Stück ohne weiteres drin, die Sitzposition paßte zu den langen Beinen und Armen, irgendwelche Unarten des Fahrwerks waren nicht zu befürchten, nicht beim Bremsen und nicht in Kurven — nur der Wind sauste. Auf diese Federung müßte man statt des Sattels sehr gut eine Sitzbank montieren können.

Wer einen Seitenwagen anhängen will, muß wissen, daß dazu eine ganze Menge Arbeit gehört, auch sind solche Änderungen nötig, die ein öfteres Wiederabhängen des Seitenwagens nicht zum Genuß werden lassen. Das ist nicht zu ändern — man sollte also gleich bei der Anschaffung wissen, ob es ein Gespann werden soll oder nicht. (Anderer Lenker, andere Federbeine, Hinterradübersetzung auswechseln, vordere Federbeine umhängen, Tachometer auswechseln, Bremshebel austauschen, Anschlaggummi für Kippständer ändern, ab Fahrgestell-Nr. 344 637 Rohrträger am Rahmen montieren und Anschlüsse anbauen.) Dieser Aufwand ist bei allen BMW-Modellen mit dem Anbau eines Seitenwagens verbunden. Bei den großen Maschinen kommt noch hinzu, daß die Leichtmetallfelgen gegen verchromte Stahlfelgen ausgetauscht werden, wobei natürlich das Umspeichen noch ein besonderer Posten ist.

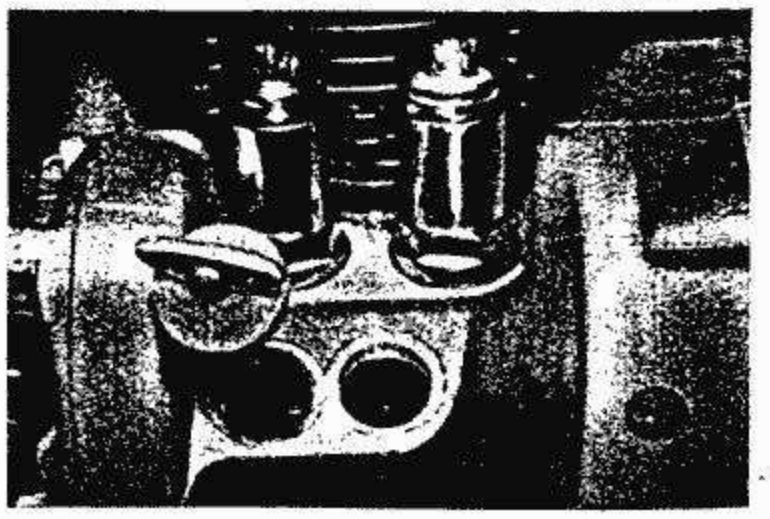
Überflüssiges Chrom und Kinkerlitzchen fürs Auge finden wir nirgends. (Wer sich über die kleine blanke und verrippte Platte auf dem Deckel des Batteriekastens wundert, weiß vielleicht nicht, daß man früher beim Antreten mit der Schuhspitze ganz hübsch den Lack abkratzte.) Wir finden aber dafür Stabilität und solide Verarbeitung. Man sehe sich den Bügel über dem Vorderrad des Kotflügels an. Die ziemlich weit oben vorm Steuerkopf nach hinten abgebogenen Gabelholme der vorderen Schwingenfederung haben o v a l e Form, um die nötige Festigkeit ohne zusätzliche Blechversteifungen zu bekommen. Die hintere Schwinge ist sehr breit in einem quer über den unteren Rahmenteil verlaufenden Rohrbogen gelagert. Beide Schwingen haben Kegelrollenlager. Die hinteren Federbeine werden durch eine mit dem Rahmen fest verbundene obere Hülse gehalten, in die Feder und Stoßdämpfer mit der unteren Hülse eingeschoben sind. Um beim Einfedern der Schwinge die Ausweichbewegung mitmachen zu können, ist der Stoßdämpfer in der oberen Hülse in Gummi gelagert, die weit genug ist, daß die Feder genug Raum zum Ausweichen in der Hülse vorfindet. (Normal aufgehängte Federbeine sind in ihren Aufhängungen ja drehbar.) Natürlich kann man die Federn für Soziusbelastung durch einen einfachen Handgriff ohne Werkzeug vorspannen. Der Werkzeugkasten ist oben im

Schluß Seite 614



◀ Gangdiagramm. Während bei den Engländern die Lücke zwischen dem zweiten und dritten Gang liegt, ist sie hier zwischen dem ersten und zweiten Gang vorhanden.

Drei Löcherchen. Links für den Ölmeßstab und Ölnachfüllen. Mitte Zahnradantrieb durch eine Schnecke für die Ölpumpe. Rechts Einstellmarken für Zündeinstellung und Ventilspiel auf der Schwungscheibe. Diese Öffnung ist durch einen Gummistopfen verschlossen. ▼



Lieber richtig anziehen

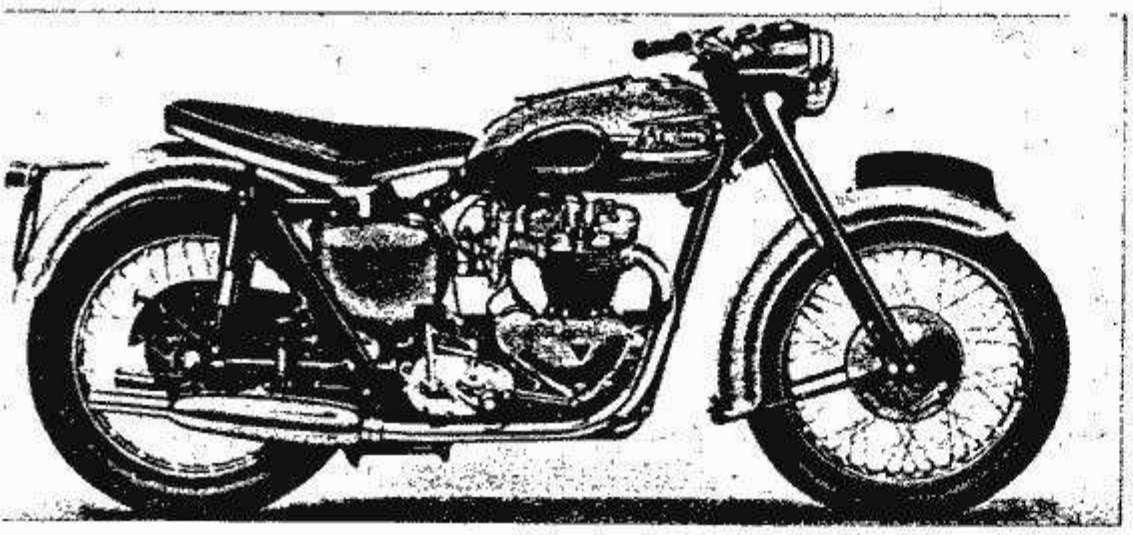
(Schluß von Seite 603)

ind mit ihren 30—40 mm Schaumgummi bedeutend wärmer, ich habe 0 mm auf meinem Sattel. Die 10 mm der billigen Sattelbezüge tun es reilich nicht, es möchten mindestens 30 mm unterm Hintern sein. Wer ierenempfindlich ist, wird sich da oben die Hose im Kreuz polstern. Und lamit fängt eine neue Kunststoffweisheit an:

Früher schwor ich auf den Isländer, aus der rohen, borstigen Shetlandvolle. Weil der dick und sehr grob gestrickt ist und viel isolierende Luft nthält. Man muß so ein gutes Stück aber seiner Frau peinlich aus dem Weg räumen. Die wäscht ihn sonst immer wieder und dann ist der Isländer nach einem Jahr auch nicht mehr wert als das Modezeug, das man m Strickladen kauft. Nämlich gar nichts. Seit drei Jahren habe ich aber twas im Gebrauch, das ist eine ganz roh und anspruchslos aus Popeline eschneiderte Jacke, das Futter eine ganz liederliche Kunstseide und schon öllig zerschlissen, zwischen Futter und Popeline sind aber 4 mm Moltoren-Schaumstoff (Metzeler). Dieses Ding ist nur halb so schwer wie der sländer, trägt sich mithin gewaltig viel angenehmer, ist viel leichter aus- nd anzuziehen und ist enorm viel wärmer. Früher trug ich im Winter Unterhemd, dickes Wollhemd, Isländer, Windjacke und dann das Regenzeug. Jetzt im vierten Winter trage ich längst kein Unterhemd mehr, ur noch ein Wollhemd, dann die Moltoprenjacke, nichts drüber als Marquardt-Mantel oder Barbour-Jacke. An sehr kalten Tagen denkt man zwar laran, daß man vielleicht ein Unterhemd hätte anziehen können — aber ch lasse mir jetzt lieber eine Jacke mit 6-mm-Isolierungen machen. Die ut's dann sicher. Trick: Wer eine genügend weite alte Windjacke hat, raucht die nur zu füttern. Die einzige Stelle, wo der Raum knapp wird, ind die Ärmelschultern, aber man kann ja die Jacke so füttern, daß der chaumstoff an den Ärmelnähten nicht mit eingenäht wird, ebenso kann nan die Ärmelröhren einfach frei stehen lassen und nur heften. Noch in Tip: Ziemlich häufig ist meine Jacke ganz verschwunden. Dann hat sie eine Frau in die Waschmaschine gesteckt, sonder Ehrfurcht, ausgeschleuert, aufgehängt, anderntags wieder trocken. Und glatt.

Knie, Hintern, Hüften, Oberkörper, Arme — das warmzuhalten ist kein Kunststück, dafür gilt nur die Regel, die Warmhaltung in Gestalt von chaumstoff *unter* das Regenzeug zu packen, genau da hin, wo es tatächlich gebraucht wird. Dabei kommt es auf Dicke an, auf die ganzen Millimeter, nicht weniger als vier, tunlichst sechs, an kritischen Stellen ehn. Das haut dann wirklich hin. *Und ist in Gestalt von Schaumstoff unewöhnlich leicht.* Obendrein billig. Kauft man plattenweise im Ausschnitt n Läden, die als „Technische Gummiwaren" im Telefonbuch stehen. Oder ei Dillenberg. Man muß also die gesamte Isolation auf dem Leibe traen, bevor man den Mantel anzieht, der dann am besten so dünn wie öglich ist. Die Gisenia-Hose ist eigentlich das einzige Regenzeug, das man irekt auspolstern kann, schon weil man das in geheizten Räumen viel u warme Polstermaterial beim Ausziehen gleich mit los wird ... Wenn man chaummaterial erst mal probiert hat, geht einem auf, wie wenig wärmealtend die herkömmlichen Textilien doch sind.

Es gibt nun noch ein paar Stellen, wo Kälte lähmend in den Körper riecht, an den Füßen, an den Händen, am Halse — das zu unterbinden edarf besonderer Kniffe, die wir bei der Besprechung der einzelnen Beleidungsstücke noch erörtern werden. Im nächsten Heft. *C. H.*



Neuer 100-Meilen-Renner

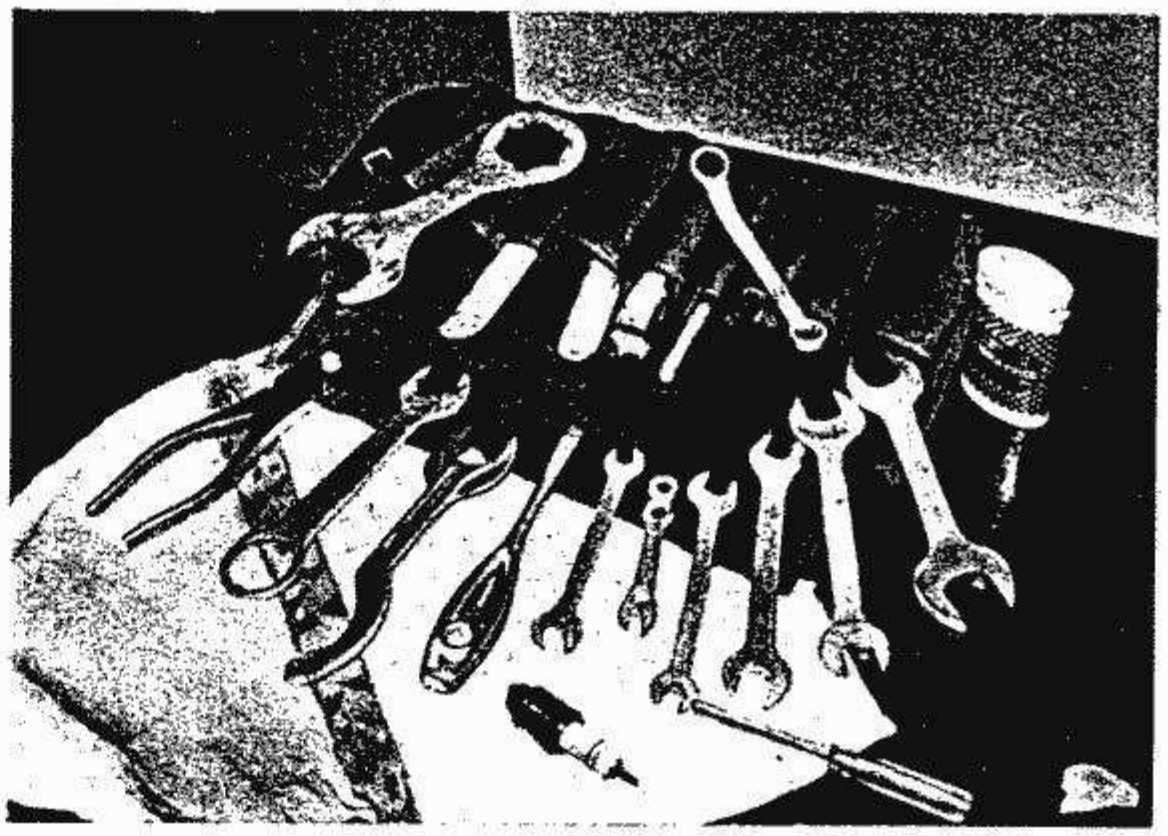
Die Bonneville 120 (T 120) ist ein neues Triumph-Modell, das in diesen agen auf dem Markt erscheint. Praktisch wäre es eine Art Tiger 110 c, ie bei den 500er Triumphs die Tiger 100 c als scharfe Sportversion zur ypenreihe gehört, die von der 500 ccm Speed-Twin begonnen wird. Speed-Twin, Tiger 100, Tiger 100 c.) Jetzt gibt es also auch diese Stufung der 650 ccm-Reihe als Thunderbird, Tiger 110 und als Bonneville 120. Die 500 ccm Tiger 100 c besaß auch zwei Vergaser und war eigentlich n Rennmodell. Man konnte für die Speed-Twin bzw. für die Tiger 100 nen Umbausatz kaufen. Die neue Bonneville 120 ist dafür fertig im aden zu kaufen. Das Werk gibt 46 PS an, mit denen man weit über 50 km/h hinaus fahren können müßte. Die Tiger 110 hatte 40 PS, die hunderbird wird mit 34 PS angegeben. Vom 15. bis 22. November findet ie Londoner Motorradausstellung auf dem Earls Court statt, zu der so ngsam die Schleier gelüftet werden. Die Bonneville 120 ist so eine Art orschuß. In der 500er-Klasse hat Triumph die Speedtwin modernisert. Sie wird so ähnlich wie die Twenty-One, die 350 ccm-Twin, in euer Aufmachung erscheinen, während am Fahrgestell und am Motor eine bedeutenden Änderungen auftreten. Vor 21 Jahren erschien die rste 500 ccm-Twin bei Triumph und mit Ausnahme der Kriegsjahre sind is heute nahezu 50 000 Stück hergestellt worden.

Test BMW R 26

(Schluß von Seite 606)

Tank untergebracht und hat sehr viel Platz für ein ausgezeichnetes Bordwerkzeug. Kein gestanztes Blech — solide Chrom-Vanadium Schlüssel hervorragender Qualität. Außerdem ist der Kasten jetzt tatsächlich wasserdicht. Ob es nun noch die ungekröpften Speichen sind, der Lichtmaschinendeckel mit der Entlüftung, die hervorragenden Bremsen (160 mm ⌀, 35 mm Belagbreite), die Möglichkeit, das Hinterrad mit drei Handgriffen herausnehmen zu können — alles das ist eine ganz besondere Visitenkarte. 34 Jahre lang wurde emsig Steinchen auf Steinchen gelegt, man ging einen manchmal langsamen, aber einen stetigen Weg. Der Preis ist gerechtfertigt, der für die nicht billige 250er zu zahlen ist. Aber er wird gezahlt, womit eigentlich bewiesen ist, daß heute Qualität wieder mehr zieht als vorher. Und die R 26 ist ein Motorrad, das man gerade wegen dieser Qualität kauft. *Klacks*

Es lohnt sich, das Werkzeug extra abzubilden. Es ist wohl das beste Bordwerkzeug, das es je für Motorräder gegeben hat. (Hazet)



Technische Daten

Motor: Viertakt, hängende Ventile, 15 PS bei 6400 U/min, Bohrung/Hub 68/68, Hubraum 245 ccm, Verdichtung 7,5.

Ventileinstellung:

Einlaß öffnet	6° n. o. T.	Auslaß öffnet	34° v. u. T.
Einlaß schließt	34° n. u. T.	Auslaß schließt	6° v. o. T.

(Steuerwelleneinstellung bei 2 mm Ventilspiel gemessen)

Ventilspiel bei kaltem Motor: Einlaß 0,15 mm Auslaß 0,20 mm

Vergaser: Bing 1/26. Leerlfd. 35, Nadeld. 1408, Düsennadel 1467, Nadelpos. 3, Leerlauf 1 bis 2 Umdr. offen. Schwimmergewicht 11 Gramm.

Zündung: Lichtmaschine Noris ZLZ 60/6/1600 1/L, Unterbrecherabstand 0,4 mm, Spätzündung 7° v. o. T. (Einstellwert bei Fliehgewichten in Ruhestand), Frühzündung 42 ± 2° v. o. T.

Übersetzung:

a) Getriebe		b) Hinterrad	c) Gesamt (solo)
1. Gang	5,33:1		22,17:1
2. Gang	3,02:1	solo 4,16:1	12,60:1
3. Gang	2,04:1	S.W. 5,20:1	8,05:1
4. Gang	1,54:1	(Zähne: 25/6 od. 26/5)	6,42:1

Größte Breite: 660 mm Größte Länge: 2090 mm

Radstand: 1390 mm solo, 1415 mm S.W. Bodenfreiheit: 115 mm

Gewichte: 158 kg leer, 167 kg zul. Belastung

Derzeitiger Preis ab Werk: DM 2150.–, ohne Sitzbank mit Sattel

Steuer: DM 36.– jährlich

Haftpflichtversicherung: DM 88.– (100 000.–) + 5% Versicherungssteuer. (DM 96.– für 250 000.–)

Rennen für Frau Rosemarie

(Schluß von Seite 598)

mit dem Gedanken, Rote Rennen zu veranstalten — bitte, immerzu, je mehr, desto besser. Der Nürburgring hat aber drastisch gezeigt, wo die Fußangeln liegen. Und wir wissen inzwischen noch mehr, als wir hier drucken können. Wenn jemand zu seiner Planung Rat haben will — kann er bei uns haben. Wird mit Vergnügen erteilt. Uns liegt daran, diesen Sport zu fördern. Nicht, weil wir Menschenfreunde wären, wir hätten die Sonntage auch lieber für uns. Aber weil die Leute, die Rote Rennen fahren und bei Roten Rennen zugucken, unser Blättchen lesen. *Das* sind unsere Interessen. Wer hat noch den Mut, seine Interessen am Sport so genau zu präzisieren?

Rede mir keiner von Idealismus. Idealismus und Heldentum sind nur für die Dummen da.

Sollte mich dennoch jemand für „dumm" halten, würde ich mich selbstverständlich für seine gute Meinung bedanken. Im Ernst. *C. Hertweck*